

# MODERNÍ ŽELEZNICE

## MIMOŘÁDNÉ NASAZENÍ POMOHLO S TERMÍNÝ

Ředitel SSZ Petr Hofhanzl  
přibližuje i některé  
připravované projekty

02

## ON-LINE FINÁLE TÝMU SPRÁVY ŽELEZNIC

Doba koronavirová  
letos znemožnila osobní  
setkání zaměstnanců

07

## PŘÍHRANIČNÍ SKALNÍ MĚSTA PLNÁ LÁKADEL

Průvodce zajímavými  
místy v Sasku, kousek  
za našimi hranicemi

08



# Betonové mosty jsou bez větších závad

**Prvních 34 železničních mostů z předjatého betonu prošlo bez větších problémů podrobnou diagnostikou a statickým posouzením. Podstatné závady nebyly zjištěny. Stejně posouzení nyní čeká zbývajících 29 mostních objektů z celkového počtu 63, které k tomu byly vybrány.**

TEXT **Pavel Tesař**

Naše státní organizace se na diagnostiku a statické posouzení mostů s předjatou nosnou konstrukcí zaměřila v roce 2018, mimo jiné po nehodě dálničního mostu v italském Janově. Na základě prvotních prohlídek tohoto typu mostních konstrukcí bylo rozhodnuto o podrobné diagnostice a statických přepočtech u 63 mostů. V rámci první etapy programu se prostřednictvím specializovaných firem posoudilo 34 mostů. Z výsledných statických posudků vyplývá, že žádný nevyžaduje kritické závady, které by vyžadovaly akutní stavební zásah, případně zásadní omezení provozních parametrů. „Problematika bezpečnosti a stavu mostů

v České republice nepřestává být aktuálním tématem. Z 6 726 železničních mostů, které máme ve své správě, není žádný v havarijním nebo bezpečnost provozu ohrožujícím stavu,“ říká náměstkyně generálního ředitele Správy železnic pro provozuschopnost dráhy Marcela Pernicová.

### STAVEBNÍ STAV MOSTŮ SE DLOUHODOBĚ ZLEPŠUJE

Na přelomu tisíciletí bylo na železniční síti hodnoceno stupněm 3, který již vyžaduje stavební zásah, 735 mostů. To představovalo přibližně 11 procent z jejich celkového počtu. Tento nepříznivý stav byl způsoben dlouhodobou podudržovaností

železniční infrastruktury včetně mostů před rokem 1990 a částečně i v devadesátých letech. „Aktuální počet železničních mostů hodnocených stupněm 3 dosahuje v současnosti 319, což je 4,7 procenta z celkového počtu. Průměrný stavební stav železničních mostů se tedy dlouhodobě zlepšuje. Jako svou prioritou pro následující období do roku 2030 si Správa železnic stanovila dostat se pod hranici dvou procent, což odpovídá 134 mostům,“ vysvětluje Marcela Pernicová. Jak dodává, kromě odpovídajícího množství finančních prostředků v posledních letech přispívá ke zlepšování stavu i systém správy železničních mostů, který je založen na vlastních

kvalifikovaných zaměstnancích manažera infrastruktury.

### POMŮŽE DESET MILIARD ZA DESET LET

Pro dosažení stanoveného cíle bude potřebné zajistit během následujících 10 let bezmála 10 miliard korun, a to nad rámec prostředků běžné údržby. Některé práce budou realizovány samostatně, jiné budou součástí rozsáhlejších stavebních akcí. Rychlost postupu musí být přizpůsobena i kapacitním možnostem, a to především v oblasti nezbytných výluk příslušných tratí. Jako příklady takto programově připravovaných staveb lze zmínit pražské mosty pod Vyšehradem s délkou přemostění 216 metrů, most v Mokropsích (170 metrů), most v Červené nad Vltavou přes vodní nádrž Orlík (272 metrů) nebo viadukt v Brně přes Křídlovickou ulici a řeku Svratku (92 m) na trati Břeclav – Brno. V rámci údržby, oprav a rekonstrukcí realizuje v posledních letech Správa železnic každoročně stavební akce na mostech za 700 až 800 milionů korun. Z nedávno dokončených

### OPRAVY MOSTŮ JSOU VELKOU VÝZVOU

Opravy mostních konstrukcí představují velké výzvy jak pro přípravu staveb, tak následně pro samotné stavební firmy. Řada velkých mostů se v poslední době opravila, u dalších se rekonstrukce připravuje. Velmi sledovaná je momentálně výměna mostu přes Labe u Čelákovic, opravil se most přes stejnou řeku v Ústí nad Labem, pracuje se i na menších mostech, jako například ve Vlastějovicích na trati mezi Zručí nad Sázavou a Ledčí nad Sázavou. Zkouškou pro všechny ale rozhodně bude oprava mostů pod Vyšehradem v Praze.

staveb, kterými lze dokladovat zlepšující se kondici železničních mostů, jmenujme například most přes vodní nádrž Hracholusky, most Zahrádky na trati Lovosice – Česká Lípa nebo Negrelliho viadukt v Praze.



FOTO archiv Správy železnic

### TARIFNÍ MZDY VZROSTOU PŘÍŠTÍ ROK O DVĚ PROCENTA

Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda a představitelé odborových organizací podepsali Podnikovou kolektivní smlouvu na rok 2021. Na jejím základě dochází ke zvýšení tarifních mezd o dvě procenta. Objem a podmínky poskytování výkonové odměny zůstávají v rozsahu letošního roku. V textu kolektivní smlouvy jsou zapracovány dopady nového Katalogu zaměstnání Správy železnic. Podle Jiřího Svobody přinesou sjednané podmínky a aktualizace katalogu i v této složité době jistotu jak současným, tak i budoucím zaměstnancům.

### V PLZNI ZAČNE DALŠÍ KLÍČOVÁ STAVBA



Správa železnic zahájí rekonstrukci další tratě na území západočeské metropole. Obnovou projde téměř čtyřkilometrový úsek mezi lobezkou částí plzeňského hlavního nádraží a stanicí v Koterově. Tu po skončení prací přestanou využívat cestující, pro které se otevře nová zastávka Plzeň-Slovany. Dokončení prací je plánováno na leden 2024. Stavba navazuje na již provedenou rekonstrukci kolejiště ve stanici Plzeň hlavní nádraží ve směru na Prahu a po dokončení umožní zvýšení traťové rychlosti z dnešních 100 na 120 km/h.

### SYSTÉM ETCS SE INSTALUJE NA DALŠÍ TRATĚ

Zabezpečovací systém ETCS se začne instalovat na modernizované trati ze stanice Mosty u Jablunkova do Dětmárovic. Realizace se předpokládá od července příštího roku do konce roku 2022. Stavební práce budou zahrnovat instalaci balíků do kolejí v jednotlivých železničních stanicích a ve všech mezistaničních úsecích. Další důležitou součástí systému je radiobloková centrála (RBC), která bude umístěna v CDP Přerov.

# Jen mimořádné nasazení zajistilo hladký průběh staveb

Letošní rok byl kvůli obtížné epidemické situaci zcela mimořádný i pro Stavební správu západ. Jak říká její ředitel Petr Hofhanzl, díky mimořádnému nasazení všech se podařilo dodržet termíny a stavby dokončit podle plánovaných harmonogramů.

TEXT | Tomáš Johánek

**Pod vedením Stavební správy západ se momentálně realizuje celá řada velkých investičních akcí. Projevila se na jejich harmonogramech současná opatření proti šíření koronaviru, která začala už na jaře? Registrujete nějaké problémy s dokončováním staveb?**

Problémy se na některých stavbách skutečně ukázaly a není se čemu divit. Ze dne na den byl omezen pohyb zahraničních pracovníků, zavřely se ubytovny pro dělníky a nastaly problémy při dodávkách materiálu a strojů ze zahraničí. Museli jsme situaci ihned začít řešit, sedli jsme si se zhotoviteli a stanovili si priority, abychom přednostně dokončili stavby, na kterých probíhala výluka. Rovněž všechny nově zahajované akce jsme otevřeli až po zabezpečení, že zhotovitel disponuje dostatečným počtem pracovníků, techniky a stavebního materiálu. Z naší strany jsme museli zajistit stavební dozor a přejímky realizovaných částí stavby. Pro naše stavební dozory tak neplatil žádný home office.

**Co obecně dnes nejvíce komplikuje finální přípravu projektů, které už dorazí na stavební správu?**

V prvé řadě je potřeba vyzdvihnout, že ze strany státu máme kontinuálně zajištěny adekvátní finanční prostředky na přípravu a realizaci, což dříve nebylo samozřejmostí. Co nám přípravu nejvíce komplikuje? Určitě nesmyslná byrokracie, pomalý a nekompetentní přístup různých institucí a chybějící digitalizace státní správy.

**Řada projektů je už za vámi, řada se realizuje, další také začnou. Co momentálně na SSZ připravujete?**

Zajímavých projektů je celá řada, za nejvýznamnější projekty považuji stavby na trati Praha – Letiště – Kladno, modernizaci Masarykova nádraží, přestavbu mostů přes Vltavu pod Vyšehradem, výstavbu nového moderního terminálu na Smíchově, rekonstrukci tratě Praha – Beroun, dostavbu čtvrtého koridoru v úseku Nemanice – Ševětín, modernizaci tratě z Plzně do Domažlic či rekonstrukci tratě z Kolína do Děčína. Velmi usilovně pracujeme na přípravě a realizaci systému ETCS, který je trendem poslední doby.

**V prosinci se otevře nová zastávka Praha-Eden na nové čtyřkolejné trati v Praze. Jak vypadá harmonogram**



FOTO archiv Stavební správy západ

### ING. PETR HOFHANZL Ředitel Stavební správy západ

Narodil se v roce 1975, vystudoval Střední průmyslovou školu stavební v Praze, poté absolvoval ČVUT, obor Konstrukce a doprava se specializací na ocelové mosty. Po škole nastoupil na odbor investiční Českých drah, v roce 2003 přešel na SŽDC, kde pracoval jako specialista na mostní a tunelové stavby. V roce 2014 se stal ředitelem odboru přípravy staveb, od roku 2018 působí na pozici ředitele Stavební správy západ. Mezi jeho koníčky patří sport, cestování, chalupaření a vaření.

**zprovoznování dalších částí této stavby, kdy začnou vlaky zastavovat i na Zahradním Městě a kdy bude stavebně hotovo?**

Ano, v prosinci otevíráme zcela novou zastávku v Edenu, v září příštího roku otevřeme nový dopravní terminál na Zahradním Městě a zcela zmodernizovanou stanici ve Vršovicích s úplně novým podchodem propojujícím obě části města. Jsem rád, že se nám podařilo na této stavbě prosadit moderní design, který je běžným standardem na železnici v západní Evropě.

**Další klíčovou stavbou pro Prahu a její okolí je modernizace tratě mezi Smíchovem a Černošicemi.**

**Problematickým místem je zde přejezd ve Velké Chuchli. Jak pokračuje jeho příprava?**

Přejezd ve Velké Chuchli je skutečným oříškem. Správa železnic na základě požadavků Velké Chuchle nechala zpracovat dvě varianty náhrady stávajícího přejezdu mimoúrovňovým křížením v podobě podjezdu i nadjezdu. Máme závazná stanoviska Policie ČR a TSK jako budoucího správce, která jednoznačně preferují variantu silničního nadjezdu. Bohužel část vedení městské části s variantou nesouhlasí, napadla vydané územní rozhodnutí na silniční nadjezd a celý projekt se tím neúměrně protahuje. Reálně tak hrozí, že po ukončení stavby zůstane v provozu stávající přejezd, který bude během hodiny plných 50 minut uzavřen. Jsem optimista a doufám, že nakonec zvítězí zdravý selský rozum a podaří se nám silniční nadjezd do konce roku 2022 postavit, a zajistit tak maximální bezpečnost silničního a železničního provozu.

**Pod vaším vedením se nestaví jen koleje, ale rekonstruují se i objekty osobních nádraží. Tím nejdůležitějším je Fantova budova na pražském hlavním nádraží, renovuje se výpravní budova v Českých Budějovicích a před spuštěním jsou práce v Plzni. Jaké další velké rekonstrukce připravujete a v jakém časovém horizontu?**

Po mnoha letech, kdy se o rekonstrukcích výpravních budov pouze

mluvilo, se nám podařilo stavby začít realizovat. Běží přestavba budovy v Praze, Českých Budějovicích a Berouně, vypsali jsme tendry na realizaci objektů v Písku a Plané nad Lužnicí, do konce roku ještě vypíšeme tendry na budovy v Českých Velenicích, Táboře a Plzni-Jižním Předměstí. V příštích dvou letech budou následovat zakázky na realizaci dalších rekonstrukcí, a to v Chebu, Teplicích, Mostě, Klatovech, Aši, v Praze na Smíchově či v nové odbavovací hale na pražském hlavním nádraží. Připravovaných projektů je samozřejmě daleko více.

**Co pro vás vůbec znamená železnice? Jak vidíte její budoucnost?**

Železnici vnímám jako moderní, rychlý, bezpečný a ekologický druh dopravy s ohromným potenciálem do budoucna. Musíme jen tento potenciál umět využít a nebrzdit sami sebe. Je potřeba začít připravovat nadčasové projekty. Dnes už naštěstí v České republice nikdo nepochybuje, že potřebujeme vysokorychlostní tratě, a jejich příprava se konečně rozbíhla. Je třeba se ale podívat i na stávající železnici, je nutné stavět nové rychlé a kapacitní tratě pro osobní a nákladní dopravu. U dopravních staveb se musíme naučit myslet minimálně padesát let dopředu. Velký obchodní potenciál vnímám rovněž ve výpravních budovách, ve velkých městech je musíme umět přestavět na moderní obchodní centra, do kterých budou lidé rádi směřovat a trávit tam svůj čas.





FOTO Josef Novotný

## Elektrizace tratě z Brna do Střelic je v plném proudu

Mezi stanicemi Brno-Horní Heršpice a Střelice naplno běží elektrizace a další stavební úpravy včetně rekonstrukce železničního svršku. Dokončení prací se předpokládá v závěru příštího roku. Mezi Horními Heršpicemi a Střelicemi probíhá výstavba nových zastávek Brno-Starý Lískovec a Ostopovice. V prvním případě stavbaři vybudovali šikmý přístupový chodník, který spojí budoucí ostrovní nástupiště s novým podchodem. V místě zastávky v Ostopovicích se přestavuje most, který bude sloužit jako přístupová cesta k nástupišti u druhé traťové koleje. Díky rozšíření se pod něj vejde také chodník pro cestující. Nová nástupiště se budují také u první koleje na dvou stávajících zastávkách. V Troubsku se přesune na druhou stranu přejezdu, takže se bude nacházet naproti nástupišti pro vlaky ve směru z Brna. Na zastávce Střelice dolní se poloha nástupiště nezmění. Ve stanici Střelice vznikne ostrovní nástupiště. Přístup na ně bude mimoúrovňově podchodem, jehož výstavba je již v plném proudu. Celý rekonstruovaný úsek končí za Střelicemi, kde se rozšiřuje zářez pro položení druhé koleje.

## Modernizace železničního uzlu Ostrava dostala zelenou

**Centrální komise Ministerstva dopavy schválila modernizaci jednoho z nejvýznamnějších železničních uzlů v České republice, a to v Ostravě. Následovat nyní bude zpracování potřebné dokumentace, samotné stavební práce by mohly v případě bezproblémové přípravy začít v roce 2025.**

TEXT **Tomáš Johánek**

Cílem stavby je především rekonstrukce železničního uzlu Ostrava pro výhledový rozsah osobní i nákladní železniční dopavy. „Jedná se o jeden z největších projektů, které momentálně připravujeme. Po jeho dokončení se výrazně zvýší nejen spolehlivost a bezpečnost železniční dopavy, ale i komfort a kvalita služeb pro cestující,“ říká generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

### REKONSTRUKCÍ PROJDE CELÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Projekt zahrnuje rekonstrukci celé stanice Ostrava hl. n. (samotné osobní nádraží, pravé a levé nádraží, báňské nádraží a také stanice Ostrava střed), stanice Ostrava-Svinov a přílehlých traťových úseků. Díky realizaci projektu dojde k navýšení traťové rychlosti v ostravském železničním uzlu až na 120 km/h a k zaústění další – třetí koleje do obvodu Ostrava-Svinov, který bude nově součástí stanice Ostrava hl. n. Součástí stavby budou i rekonstrukce nebo novostavby mostních objektů. Mezi ty nejvýznamnější patří ocelový most přes koryto řeky Odry s délkou rozpětí 90 metrů či dvě ocelové konstrukce přes řeku Ostravici s rozpětím 63 metrů.

### STAVEBNÍ ÚPRAVY PROBĚHNOU I VE SVINOVĚ

Ve stanici Ostrava-Svinov bude provedena úprava třebovického nástupiště č. 1 a rekonstrukce tří výhybek ve směru na Přerov, kolejová rozvětvení na Bohumín a Ostrava-Třebovice budou modernizována komplexně. Mezistanční úsek Ostrava hl. n. – Ostrava-Svinov projde kompletní obnovou s následným zvýšením traťové rychlosti do 120 km/h. Bude také doplněn o třetí traťovou kolej s rozšířením na čtyřkolejné řešení v obvodu



FOTO archiv Správy železnic

stanice Ostrava hl. n., včetně zřízení nového mimoúrovňového přesmyku formou mostní konstrukce. Zastávka Ostrava-Mariánské Hory se zruší.

Projekt počítá s rekonstrukcí levého a pravého nádraží v obvodu stanice Ostrava hl. n. tak, aby disponovala předjízdými kolejemi v užitečných délkách pro výhledové nákladní vlaky dlouhé 740 metrů. Dále dojde ke změně koncepce a konfigurace seřadovacích obvodů. Vlakotvorná činnost se nově soustředí především do pravého nádraží. Levé nádraží bude z hlediska řadicích prací sloužit jako pomocné, určené především pro místní práci, třídění a odstavení vozů. Osobní nádraží ve stanici Ostrava hl. n. projde kompletní rekonstrukcí, jejíž součástí bude realizace nových nástupišť se zastřešením a výstavba nového, pět metrů širokého podchodu, který nahradí dosavadní způsob mimoúrovňového přístupu na nástupiště lávkami a schodišti. Na zastávce Ostrava-Stodolní se prodlouží nástupiště na délku 300 metrů kvůli odbavování dlouhých vlaků dálkové osobní dopavy. Výraznější proměnou projde i stanice Ostrava střed.

## Začíná rekonstrukce nádražní budovy v Pardubicích

**Naše státní organizace podepsala smlouvu se zhotovitelem první etapy rekonstrukce nádražní budovy v Pardubicích. Stala se jím společnost tvořená firmami Chládek a Tintěra, Pardubice a EUROVIA CS. Ta připraví projekt a bude realizovat i samotnou stavbu.**

TEXT **Pavel Tesař**

Projektování stavby už začalo, samotné stavební práce odstartují v polovině příštího roku. V první etapě se počítá s rekonstrukcí střední výškové části výpravní budovy (tzv. Sirius), která bude nově sloužit jako školicí středisko Správy železnic. Zhruba od ledna 2023 budou pokračovat práce v samotné výpravní budově včetně veřejně přístupných prostor. Výjimku tvoří eskalátory z podchodu do haly, které jsou součástí první fáze, a začne se s nimi už za rok. Díky rozdělení stavby na etapy se minimalizuje negativní dopad na cestující. Nádražní budova je nemovitou kulturní památkou již od doby své výstavby, a rekonstrukce tak bude prováděna citlivě a s péčí, kterou si takto významná stavba zaslouží. Obálka budovy se dočká kompletní obnovy – tedy nových oken a dveří, střešních a fasád včetně původního keramického obkladu, to vše za přísného dohledu památkářů. Interiéry budou v co největší míře uvedeny do původního stavu, ale za splnění požadavků kladených na budoucí využití.

Veřejné prostory budovy budou pokryty wi-fi, bude modernizován informační systém pro cestující a díky nepřetržitému kamerovému dohledu nebo poplachovému zabezpečení a tísňovému systému dojde ke zvýšení bezpečnosti. Veřejnost se díky rekonstrukci může také těšit na rozšíření komerčních a gastronomických služeb v odbavovací hale. V čekacích prostorách bude doplněna i samostatná čekárna pro matky s dětmi se zázemím. Kompletní rekonstrukcí projdou i místnosti pro řízení provozu a administrativní prostory pro provozovatele dráhy a dopravce, pro provozní potřeby budovy je navržen automatický parkovací systém. V nádražní budově cestující ocení doplnění tří eskalátorů na každé ze schodišť do podchodu (celkem tedy šesti) a výtahy pro potřeby bezbariérového přístupu do všech částí budovy včetně hygienického zázemí. Nabídka služeb bude rozšířena o cykloboxy s možností nabíjení elektrokol. Rekonstrukci výpravní budovy plánuje Správa železnic ukončit na přelomu let 2024 a 2025.



FOTO archiv Správy železnic

# Přestavba slovenské železnice pokračuje na dalších místech

Letošní září bylo bohaté na události na slovenské železnici. Hned několik milníků zažila přestavba traťového úseku Púchov – Považská Bystrica, došlo také k podpisu smlouvy se zhotovitelem modernizace tratě z Devínské Nové Vsi na hranici s Českem. Stavět se navíc začíná na severním tahu ze Žiliny do Košic.

TEXT **Pavel Tesař (podle časopisu Železničný Semafor)**

První významnou událost zažili u našich východních sousedů 7. září, kdy se za účasti slovenského ministra dopravy a výstavby Andreje Doležala uskutečnila slavnostní prorážka tunelu Milochovo na modernizovaném úseku z Púchova do Považské Bystrice. Dvoukolejný tubus celkem 1861 metrů dlouhého tunelu byl ražen Novou rakouskou tunelovací

metodou. Výstavba se neobešla bez problémů, které si vynutily změnu původního harmonogramu výstavby, a tím i posun plánovaného termínu dokončení ražby.

## PRÁCE VE SMĚRU DO ČESKA MOHOU ZAČÍT

Jen o dva dny později došlo k podpisu smlouvy se zhotovitelem

rekonstrukce důležité spojnice hlavního města Bratislavy s Českem. Poté, co celý kontrakt za 275 milionů eur, tedy více než 7 miliard korun, posvětil antimonopolní úřad (Úrad pre verejné obstarávanie), mohly jej Železnice Slovenskej republiky (ŽSR) uzavřít s italsko-slovenským sdružením, které tvoří společnosti ICM, Vicenza a Váhostav – SK.



Výstavba tunelu Diel...



...a estakády přes Nosickou přehradu

Projekt zahrnuje nejen modernizaci dvou traťových úseků mezi Devínskou Novou Vsí a státní hranicí, ale současně i zavedení systému ERTMS/ETCS, tentokrát až ze slovenské metropole. Stavební práce potrvají déle než tři roky. Akce financovaná z evropského nástroje CEF je v režimu P+R, tedy vyprojektují a postaví.

Nejnáročnější stavba v historii ŽSR, tedy modernizace tratě z Púchova do Považské Bystrice, se stala středem zájmu opět 16. září. To se za účasti řady významných hostů uskutečnila první jízda přes nový tunel Diel a také estakádu přes Nosickou přehradu na traťové přeložce. Ta umožní jak zkrácení celého úseku o přibližně dva kilometry, tak i výrazné zvýšení rychlosti vlaků, což se pozitivně projeví na zkrácení jízdních dob vlaků. V provozu je zatím jedna traťová kolej, pravidelné spoje ji začaly využívat už den po slavnostní jízdě. Dokončení poslední stavby na celém rameni z Bratislavy do Žiliny a současně i zahájení provozu přes tunel Milochovo se očekává v závěru příštího roku.

## MODERNIZACE SE PŘESOUVÁ POD TATRY

Stavebním ruchem ožije i další část páteřní tratě z Bratislavy do Košic, poprvé se bude pracovat na severním rameni ze Žiliny na východ Slovenska. Vše odstartoval slavnostní poklep základního kamene 18. září v podtatranském Svitú, kterým fakticky začala modernizace traťového úseku z Popradu do Lučivné. Přestavbou projde téměř 13 kilometrů tratě, mezi její nejvýznamnější součásti patří rekonstrukce kolejí ve stanici Svit a výstavba nové přeložky poblíž zastávky Lučivná. I díky tomu bude možné v celém úseku zvýšit traťovou rychlost na 160 km/h.

Práce budou trvat 25 měsíců, moderní parametry získají kromě výše uvedené stanice také navazující úseky do Popradu a do Štrby. Nová nástupiště budou v normové výšce 550 milimetrů nad temenem kolejnice a s bezbariérovým přístupem. Nově se vybuduje nebo zrekonstruuje sedm mostů, vzniknou rovněž dva podchody pro cestující. To umožní zrušit všechna stávající úroňová křížení.



Záběr ze zvláštní jízdy po nové přeložce s tunelem Diel, konané 16. září

## Mezi Hustopeče a Šakvice se vrací vlaky

Modernizace tratě mezi Hustopečemi u Brna a Šakvicemi je ve finále. Projekt zahrnující rekonstrukci obou stanic, elektrizaci úseku mezi nimi, instalaci nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a zvýšení zabezpečení přejezdů stavebně skončí v lednu.

TEXT **Nela Friebová**

S plným obnovením provozu se přitom počítá už od nového jízdního řádu, tedy od poloviny prosince. V uplynulých měsících se hlavní stavební práce přesunuly z Hustopečí do Šakvic, kde mimo jiné vzniká

nový podchod. Ten zajistí bezbariérový přístup na všechna nástupiště a zároveň vytvoří kratší a bezpečnější cestu pro veřejnost směrem od autobusového terminálu. Dál se pracuje také na nástupištích,

zabezpečovacím zařízení a železničním svršku, kde se práce soustředí v liché kolejové skupině. V té sudé již probíhá zkušební provoz.

Ve stanici Hustopeče u Brna vznikla dvě bezbariérové přístupná

nástupiště a přístřešky pro cestující. Na nádraží dojde ještě k instalaci nového informačního a orientačního systému. Úpravami prochází také výpravní budova v souvislosti s umístěním nových technologií.



FOTO Josef Novotný

Předpokládané celkové investiční náklady stavby dosahují 1,6 miliardy korun. Jejím cílem je zajistit kvalitnější a rychlejší dopravu až do centra moravské metropole. Technické parametry tratě umožní zkrácení jízdní doby z Hustopečí do Brna na zhruba 35 minut. Skutečný čas ovšem bude záležet na jízdních vlastnostech vozidel a počtu zastavení daného spoje.

Jihomoravský kraj počítá s nasazením moderních výkonných vozových jednotek nejpozději na přelomu let 2023 a 2024. Zároveň plánuje koncepci dopravy na předmetném úseku, kdy bude upřesňovat obslužnost jednotlivých zastávek konkrétními spoji. Tato dvě opatření budou ve výsledku určovat zkrácení dojezdových časů až na plánovanou půlhodinu.

## Železnice ve Velkém Meziříčí

První vlak přijel do Velkého Meziříčí již v roce 1886, kdy sem byla ze Studence vybudována odbočka tratě Zastávka u Brna – Okříšky tzv. Českomoravské transversální dráhy. Její moravskou část zadal stát vystavět a provozovat Společnosti státní dráhy (StEG).

TEXT **Marek Binko**

Velkomeziříčské nádraží bylo postaveno poněkud neprakticky ve svahu nad městem a jeho součástí byla i výtopna s vodárnou. Významným mezníkem pro zdejší železnici byly události konce 30. let minulého století. Kvůli záboru Sudet včetně části železnice z Prahy do Brna u Svitav totiž vznikl projekt tzv. Národní tratě z Brna do Havlíčkova Brodu, jehož součástí byla i odbočka Křižanov – Velké Meziříčí. Stavět se začalo v roce 1939, nicméně rychlý sled politických událostí a vývoj 2. světové války způsobil postupné zastavení prací do roku 1943, kdy byla zhruba polovina stavby již hotova. Po skončení války byly práce sice obnoveny, ale hospodářská situace, paralyzovaná novými metodami komunistického vedení státu, způsobilá zahájení provozu až v prosinci 1953, a to ještě na ne zcela dokončené trati.

Nová železnice ve Velkém Meziříčí nevyužila staré nádraží a do tratě ze Studence se napojila až v zastávce Oslavice. V blízkosti původního nádraží byla zřízena zastávka a nová stanice vznikla na jihovýchodním okraji města, opět ne ve zcela uživatelsky vhodné poloze. Přesto se jednalo o velmi moderní nádraží. Výpravní budova, stejného typu jako v Křižanově, se skládala z třípatrového objektu s kanceláři a byty a z velké odbavovací haly. Ta z vnější strany navazovala na vydlážděnou příjezdovou cestu s obratištěm pro automobily a autobusy, z vnitřní strany byl vstup přímo do podchodu k bočnímu a ostrovnímu nástupišti. Součástí novostavby tratě byly i tři velké viadukty.

Přes údolí řeky Oslavy, kousek od nádraží, to je 236 metrů dlouhý viadukt v oblouku

FOTO autor



o poloměru 300 metrů se šesti ocelovými příhradovými konstrukcemi s horní mostovkou na betonových pilířích s kamenným obkladem. Na severním okraji města pod Fajtovým kopcem se nacházejí zbylé dva velké betonové viadukty, jeden celý kamenný obložený o délce 126 metrů a výšce 24 metrů s 10 oblouky a druhý s délkou 155 metrů, výškou 32 metrů a 9 oblouky, který má kamenný

obložené jen pilíře. Po dostavbě této zřejmě již poslední lokálky v českých zemích sloužila původní část tratě z Oslavice do Velkého Meziříčí starého nádraží již jen pro nákladní dopravu a do roku 2006 ještě i pro deponii a zbrojení motorových vozů. Svým způsobem unikátní výpravní budovu nového nádraží čeká zanedlouho rekonstrukce, která změní její podobu.

Moderní železnice

## Co se děje v regionech

### MEZI ZADNÍ TŘEBANÍ A LOCHOVICEMI JSOU NOVÉ KOLEJE



Na konci listopadu skončily opravné práce na trati mezi Zadní Třebaní a Lohovcem na Berounsku ve středních Čechách. Konkrétně se na části uvedené regionální dráhy vyměnily kolejový rošt a 7600 pražců, na 11,4 kilometru je nově bezстыková kolej a v délce 15,3 kilometru se trať podbila. Opravou prošlo také sedm přejezdů.

Součástí stavebních prací byla rovněž oprava jednoho mostu a tří propustků a instalace nových nástupišť s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice na zastávkách Radouš a Neumětely. „Opravu ocení i cestující, bezстыková kolej zajistí klidnější a pohodlnější jízdu vlaku,“ říká ředitel OŘ Praha Vladimír Filip.

Úpravou prošlo i okolí tratě, zejména jejich zářezů a násypů včetně odvodňovacích příkopů. Hlavní roli v tomto zásahu hrála bezpečnost, jelikož zde musí být dlouhodobě zaručeny viditelnost návěstidel a rozhledové



podmínky na přejezdech. Eliminovat se muselo i nebezpečí pádu stromů na trať za nepříznivých klimatických podmínek.

### OPRAVA TRATĚ U HORAŽDOVIC MÁ ZA SEBOU PRVNÍ ETAPU

Koncem října skončila první etapa obnovy železniční tratě mezi Horažďovicemi a Žichovicemi na Klatovsku v Plzeňském kraji. Během šesti týdnů se opravily propustky a vyměnily přibližně 2,5 kilometru železničního svršku. Nově je zde bezстыková kolej, která zajistí plynulejší jízdu vlaků. Stavební práce na zbývajícím, zhruba 3,5kilometrovém úseku budou pokračovat příští rok.



„Oprava části tratě Horažďovice předměstí – Klatovy, kde mezi stanicemi Horažďovice a Žichovice dojde v mezistaničních úsecích ke kompletní obnově železničního svršku, opravě mostních objektů a úpravě přejezdů, patří v současné době mezi naše stěžejní opravné akce,“ uvedl ředitel OŘ Plzeň Radek Makovec.

Zásadním bodem druhé etapy prací bude zejména oprava ocelového mostu přes Otavu u Horažďovic. Při ní se z mostu odstraní starý nátěr tryskáním, následně se aplikuje nový antikorozi, dojde k výměně mostnic a instalaci nového dilatačního zařízení. Stavební činnost bude pokračovat dále až do Žichovic, v celém úseku se vyčistí šterkové lože, položí nové betonové pražce a zřídí bezстыková kolej. Oprava se dotkne i dvou železničních



FOTO archiv Správy železnic (6x)

přejezdů, na kterých budou nahrazeny kolejevé obvody za počítače náprav, což umožní právě instalaci bezстыkové koleje a zároveň se i zvýší bezpečnost a spolehlivost provozu na obou přejezdech.

Stavební práce si vyžádají omezení provozu vlaků, hlavní výluka je naplánována na období od 13. srpna do 7. října 2021. Na tuto stavbu bude navazovat celková revitalizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně). Její náplní bude především rekonstrukce stanic Horažďovice, Velké Hydčice, Žichovice a Sušice, která nově umožní bezbariérový přístup cestujících pomocí centrálního přechodu nebo změnou konfigurace kolejiště.

### BÍLOVICE NAD SVITAVOU ZDOBÍ OPRAVENÁ BUDOVA MÍSTNÍ ZASTÁVKY

Budova železniční zastávky Bílovice nad Svitavou byla postavena v roce 1913, její vzhled však v posledních letech neodpovídal současným požadavkům na kulturu cestování. Navíc byla vnější obálka poničena vandalismem, proto bylo v roce 2018 rozhodnuto o opravě této budovy.

Realizace začala vloni na podzim a skončila v září letošního roku. Stavební práce se zaměřily nejen na opravu fasády objektu

a přístřešku pro cestující, ale i interiéru budovy zastávky. Opravily se omítky, obklady, podhledy, malby a nátěry i podlahy včetně dlažeb.

Interiér čekárny pro cestující, kde se nachází i prodejna jízdenek, nyní odpovídá současným požadavkům na kulturu cestování, byly dosazeny nové lavičky, odpadkový koš, osvětlení a další zařízení. Novým mobiliářem je vybaven i přístřešek pro cestující, kde došlo k opravě nosné konstrukce a novému nátěru. Opravou prošlo také osvětlení zastávky.



**LIBEREC**  
9. října



Odpoledne vykolejil při posunu ve stanici Liberec nákladní vůz řady Snps. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,2 milionu korun.

**JIHLAVA MĚSTO**  
17. října

V poledne se při posunu ve stanici Jihlava město srazila posunující lokomotiva řady 744 se skupinou odstavených nákladních vozů. Při srážce byl zraněn posunovač dopravnice. Škoda byla předběžně vyčíslena na 250 tisíc korun.

**KÁJOV**  
25. října

Na železničním přejezdu v obvodu stanice Kájov se před polednem střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 8105, kterým byla motorová jednotka řady 628. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením bez závor. Škoda byla předběžně vyčíslena na 800 tisíc korun.

**LÍSKOVEC U FRÝDKU**  
26. října

Nad ránem při posunu ve stanici Lískovec u Frýdku vykolejil nákladní vůz řady Res na výhybce číslo 17. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 1,4 milionu korun.

**BOHUMÍN-VRBICE**  
3. listopadu

V ranních hodinách se při posunu ve stanici Bohumín-Vrbice srazila posunující lokomotiva 742.293 se skupinou odstavených nákladních vozů. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na dva miliony korun.

**POŘÍČANY**  
6. listopadu

Dopoledne se v obvodu stanice Poříčany srazil osobní vlak 9318 (elektrická jednotka City Elephant) s nákladním automobilem Renault Kerax. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 20 milionů korun.

**KOLÍN**  
6. listopadu

Odpoledne při posunu ve stanici Kolín vykolejila na výhybce číslo 106 elektrická lokomotiva 383.062. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 27 milionů korun.



# Karel Ghega – doktor, rytíř a stavitel dráhy z Břeclavi do Brna

**Letos v březnu uplynulo 160 let od úmrtí Karla Ghegy, významného železničního stavitele, který se podílel mimo jiné na realizaci železné dráhy z Břeclavi do Brna. Pojďme si připomenout tuto významnou osobnost železniční historie.**

TEXT | **Pavel Schreier**

Narozen 10. ledna 1802 v Benátkách. Univerzitní studia v Padově (titul doktor matematiky, inženýrský diplom). Seznámení se s problematikou železnic v letech 1836 až 1837 a v roce 1842 při pobytu v Anglii a USA. Stavby dílčích úseků Severní dráhy císaře Ferdinanda a na alpském úseku Jižní dráhy do Terstu (prosazení adhezního provozu). Vyznamenán Řádem železné koruny (1849) a jako generální stavební ředitel státních drah povýšen do rytířského stavu (1851). Zemřel ve Vídni 14. března 1860. Asi takové věty najdeme v naučném slovníku u hesla Karel Ghega. Encyklopedická strohost však zanechává otázky. Proto nezaškodí nahlédnout pod povrch: jak ze syna úředníka císařské maríny, předurčeného ke kariéře námořního důstojníka, vyrostl budovatel železnic světové pověsti. Tím se však nestal přes noc.

**OD REGULACE VODNÍCH TOKŮ KE STAVBĚ ŽELEZNICE**

Začínal nejprve ve státních službách v tehdy rakouském severoitalském regionu Treviso při regulaci vodních toků a u staveb mostů a silnic. Vedl si zřejmě dobře – od roku 1824 fungoval jako vedoucí stavebních prací v celé provincii. Neudiví proto, že v roce 1835 si schopného inženýra povšimla Severní dráha císaře Ferdinanda. V železničním oboru nováček Ghega absolvoval zprvu studijní cestu po dráhách západní Evropy a Anglie a po návratu jej čekal první velký úkol: projekt a vedení stavby dráhy z Břeclavi do Brna včetně 637 metrů dlouhého brněnského viaduktu,

první stavby tohoto druhu v celé monarchii. Do moravského hlavního města dne 11. listopadu 1838 přivedl z Rajhradu první lokomotivu (MORAVIA), projekčně připravil úsek hlavní tratě Břeclav – Spytihněv a odbočku



Devět let po Ghegově smrti nechal Spolek inženýrů a architektů na nádraží v Semmeringu vybudovat tento památník

Přerov – Olomouc. V červenci 1840 skončilo Ghegovo angažmá u soukromé dráhy, jíž byl státní správou de facto pouze „zapůjčen“. Pro tyrolské stavební ředitelství opět projektuje, tentokrát vysokohorskou silnici v údolí Sugana včetně řetězového mostu. Ovšem jako budovatel silničních staveb Karel Ghega dožít neměl. Stane se symbolem první horské dráhy.

**STAVITEL PRVNÍ HORSKÉ ŽELEZNICE V RAKOUSKU**

V roce 1841 nastupuje v Rakouském císařství stát coby budovatel drah. Jedna ze šesti navržených tratí měla spojit Vídeň s jadranským (tehdy rakouským) Terstem. Otazník visel nad trasou: koleje východně

přes uherské území nepřicházely za tehdejší politické situace v úvahu, jižní a západní směr zase znamenal překonat Alpy. Tedy vyvést klasickou železnici do sedla Semmering, do výše 895 metrů nad mořem. Tomu ale nevěřil „otec lokomotivy“ George Stephenson, k systému úvratových úseků radil Negrelli, jiní tíhli k vybudování soustavy lanovek. Ghega však na základě zkušeností získaných v USA prosazoval adhezní dráhu s poukazem na již výkonnější lokomotivy, jež horský terén zvládnou. Navzdory nepřizní vlivných, excesům revoluce v roce 1848 i technickým problémům přece jen slavil vítězství: dráha v jeho pojetí se 16 viadukty a 15 tunely dosáhla alpského průsmyku. O čemž se mohl přesvědčit sám císař František Josef, jehož vlak Ghega 12. dubna 1854 novou tratí osobně provázal.

Do vybudování první horské dráhy vložil Ghega nejen veškerý svůj technický um, ale dokonce i osobní majetek (aby stavbu udržel v chodu, neváhal výpadek státních investic nahradit výtěžkem z prodeje vlastních amerických akcií). „Italský Rakušan“, za kterého se Ghega považoval, se prostě s podobou stavby ztotožnil. Ostatně řídil se ideou, kterou si při projektování horské dráhy zapsal do deníku. Už jenom pro ni by nebylo od věci si velkého stavitele připomenout: „Dnešní stavitel dráhy nesmí své dílo vnucovat krajině, aby se příroda zjevila jako v poutech. Železniční trať, která svou krajinu nezdobí, nejspíš může prakticky fungovat, ale dokonalost jí pozorovatel nepřizná. Technik musí být především umělec...“

**Křížovka o ceny**

Vaším úkolem je opět najít názvy dvou našich nádraží.

Na správná řešení čekáme do 14. prosince na e-mailové adrese: redakce@spravazeleznic.cz. I tentokrát si tři odesílatelé správných odpovědí budou moci vybrat některou z našich

publikací. V listopadové tajence se ukrývala nádraží Černá v Pošumaví a Bílina kyselka. Knižní odměnu od nás dostanou Josef Adolf, Pavel Hergeth a Michal Škorpil.

	ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA	TELEFONNÍ ZKRATKA	MEZINÁ R. ROZHL. A TEL. ORGANIZACE	ANGL. HRÁT	PAMLSEK	ZN. DLAŽDIČEK	VONNÉ KÖRNEI	PÍSMENO RECKÉ ABECEDY	ZVÝŠENÝ TÓN	NĚMECKÉ ŽENSKÉ JMÉNO	ZÁŠKUB V OBLIČEJI	ZNAČKA KOSMETIKY	SVAZEK ROŠTÍ	PLANETKA
TOPIVO				TMAVÝ OBLAK				ZÁMEŽÍ VE FOTBALE				BIBLIČKÁ POSTAVA		
FR. PROZAIK				PŘETAHOVATI HRÁČE				MĚSÍC V ROCE				ZKRATKA ITAL. LIRY		
1. část tajenky												ANGL. ZKR. RYCHLOSTI		
												ZN. AUDIOTECHNIKY		
	PÍSMENO I	NÁŠ DRAMATIK (1808-1856)			SLOVEN. OPRAVDU				CHÓR	ÚPLNĚ	PULZY			
		SKUTEČNOST			SLANGOVÉ JIDELNÍ MÍSKA						PLANETA			
SLOVEN. IR			SVOJI	ZN. HELIA		KÓD TANZANIE	SKŘÍTEK	MĚNOVÉ JEDNOTKY PORTUGALSKA					OLYMPIJSKÁ ZKRATKA	DOMÁCKY ALENA
				TMEL				ANGL. ŽITO						
2. část tajenky													MOJE	
													ŘÍMSKY 501	
ČERNÉ NAPOJE				SUKY								VÝDOJ		
OBLÍT				ANGL. BEZPEČNÝ								JMÉNO HEREC JANŽUROVÉ		
														LEDVINA (ANATOM.)

# Vyhlašování soutěží Týmu Správy železnic se letos přesunulo na web

Nejen pro oceněné zaměstnance to byla vždy slavnostní událost. Vyhlášení výsledků soutěží a anket Týmu Správy železnic i předávání ocenění zaměstnancům se v posledních letech odehrávalo ve skvostných prostorách Obecního domu. Letos tomu muselo být jinak.

TEXT **Tomáš Johánek**

Zhoršená epidemická situace a s ní související hygienická opatření komplikují život všem zaměstnancům naší státní organizace již od jara. Zpřísnění podmínek na podzim pak bohužel neumožnilo potkat se na Finále Týmu Správy železnic osobně. Jedinou možností se ukázalo natočení jednotlivých videospotů následně zveřejněných na stránkách Týmu Správy železnic. Každý je určitě rád, když je jeho pracovní úsilí oceněno, zejména když jde o ocenění veřejné přímo od vedení organizace. Vyhlášením svých nejlepších zaměstnanců chce naše organizace vyzdvihnout ty, kteří v daném roce vynikli na profesním poli. Jako tradičně se ocenění udělovala ve třech kategoriích - Nováček roku, Zaměstnanec roku a zasloužilí



FOTO autor

kolegové i kolegyně byli zařazeni do Síně slávy Správy železnic.

## CENY OBDRŽELI TAKÉ VÍTEŽOVÉ SOUTĚŽÍ A ANKET

Tradiční součástí celoročního fungování Týmu Správy železnic

jsou také soutěže a ankety, jejich výsledky se rovněž vyhláší na listopadovém finále. I tyto výsledky musely být letos zveřejněny formou videospotu na stránkách

Týmu Správy železnic. A kdo tedy letos vyhrál? Ve vědomostní soutěži Hlava Správy železnic, kde si můžete změřit své znalosti současné železnice i její historie, dále předpisů z oblasti bezpečnosti a předpisu ZAM1, se nejvíce dařilo trojici Vladislav Šlegr, Karel Kobík a Ondřej Kubart. Sympatákem roku se stal Ondřej Göpfert, Sympatáčkou roku pak Jitka Losová. Soutěž Jsme železnice spočívá ve vystižení života na železnici se vším, co k ní patří. Vítězi jsou letos František Chovanec, Radek Hortenský a Květa Slabá. Talenty Správy železnice se letos stali Jáchym Míček, Pavla Linková a Simona Vernerová.

## SÍŇ SLÁVY

Ing. Vladimír Brzek – ředitel O4  
Ing. Ladislav Velechovský – systémový specialista O5  
Ing. Luboš Bartůněk – vedoucí oddělení O12  
Jiří Urban – vedoucí oddělení CDP Praha  
Bc. Vítězslav Nesvadba – provozní náměstek ředitele CDP Přešov  
Ing. Milan Šikl – systémový specialista SS západ  
Ing. Ivan Vránský – bývalý náměstek ředitele OŘ Olomouc  
Vladimír Gerža – systémový specialista ST Zlín  
Miloslav Košík – systémový specialista SEE na TV  
Karel Jordán – systémový specialista SMT  
Karel Šilhavý – hradlař PO Beroun  
Josef Košátko – strojník a řidič MUV TO Lysá nad Labem  
Květoslava Slabá – výpravčí OŘ Hradec Králové  
Ing. Lubomír Šafář – přednosta odborné správy OŘ Hradec Králové  
Ing. Ladislav Kozel – náměstek přednosty PO Český Těšín

## NOVÁČEK ROKU

Jan Ploc – systémový specialista CDP Praha  
Matej Ferencei – traťový dispečer CDP Přešov  
Bc. Michal Froněk, MSc. – specialista na tunelové stavby, SS západ  
David Šrubař – výpravčí ŽST Frenštát pod Radhoštěm

## ZAMĚSTNANEC ROKU

Renata Bočková – traťová dispečerka CDP Praha  
Petr Valenta – traťový dispečer CDP Přešov  
Ing. Zuzana Skyvová – personalistka SS západ  
Robert Neznaj – vedoucí provozu infrastruktury ST České Budějovice  
Vlastimil Motyka – vedoucí provozního střediska SSZT Ostrava-Kunčice

## Fotosoutěž Správy železnic letos ovládl Josef Seibert

Ani vyhlášení výsledků Fotosoutěže Správy železnic se letos nemohlo odehrát v tradičních kulisách vládního salonku pražského hlavního nádraží. Nejúspěšnější fotografové tak přišli o slavnostní ceremoniál, nikoli však o hodnotné ceny.

TEXT **Tomáš Johánek**

Populární fotosoutěž Správy železnic má za sebou devátý ročník, což znamená, že příští rok bude slavit první velké jubileum. I letos se nám sešly desítky velmi zdařilých fotografií a odborná porota to má rok od roku těžší, aby vybrala vítěze ve všech třech kategoriích. Na webu fotosoutěže se pak vybírala Cena

veřejnosti. Soutěž bychom také nemohli realizovat bez našich partnerů a těmi letos byli: cestovní kancelář ČD Travel, Fotoinstitut a Ateliér v továrně Antonína Lavrenčíka.

V kategorii Železniční infrastruktura patří třetí místo Davidu Bláhovi a jeho fotografii Mravenec

na špacíru. Druhý skončil Roman Jaroš se snímkem Rovné koleje a vítězem této kategorie se stal Petr Greňo s fotografií Klenot mezi klenoty. Třetí místo v kategorii Pracujeme na železnici patří Radku Hortenskému a jeho dílu Dezinfekce. Druhý byl Miroslav Volek s fotografií Oprava strojů a porotu nejvíce zaujala fotografie Zlatá brána Josefa Seiberta. Mezi pracemi studentů se nejvíce líbila fotografie Petra Součka nazvaná Světlo, druhý byl Michael Vater s fotografií Vysokorychlostní železnice a třetí

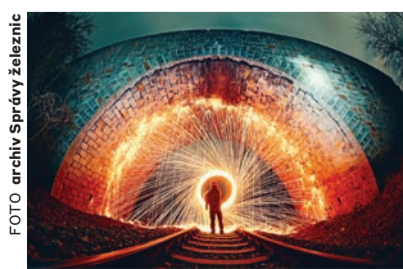


FOTO archiv Správy železnic

Absolutní vítěz - Josef Seibert - Zlatá brána

pak Tomáš Cígler s Čekáním na vlak. Cenu veřejnosti získal Josef Seibert s fotografií Rychlík. Již zmiňovaná Zlatá brána pak zajistila tomuto autorovi absolutní prvenství.

Příští rok nás čeká jubilejní, desátý ročník Fotosoutěže Správy železnic. Chystáme pro vás řadu novinek, například co se týká partnerů a cen pro nejlepší. Již nyní můžeme prozradit, že hlavním tématem příštího ročníku fotosoutěže budou Nádražní budovy. Nepůjde tedy jen o samotné výpravní budovy, desítky kterých se v posledních letech opravily a září novotou, ale i další stavby, bez kterých by provoz železnice byl nemyslitelný. Další podrobnosti se dozvíte v průběhu následujících týdnů a měsíců, sledujte stránky soutěže na adrese spravazeleznice.cz/fotosoutez. Desátý ročník fotosoutěže bude vyhlášen jako tradičně na počátku března.

## OCENĚNÍ ZA HRDINSKÉ ČINY SI ODNESLO 12 ŽELEZNIČÁŘŮ

Tradiční součástí ocenění v rámci Finále Týmu Správy železnic je poděkování těm, kdo svým jedním zachránili lidský život, zdraví či majetek, zkrátka skutečným hrdinům. Letos se jejich ocenění dočkalo hned dvanáct. „Je pro mě velkou ctí vám poděkovat za hrdinský čin, který jste pro naši organizaci vykonali. Chce to pohotovou reakci, odhodlání i osobní statečnost. A ta, jak jste ukázali, vám opravdu neschází,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Železničáři roku se letos stali dva výpravčí ze stanice Brno-Maloměřice Lukáš Kupka a Petr Šustáček, kteří v srpnu zabránili ujetí skupiny 16 vozů na trať, a odvrátili tím hrozbu nehody s dalekosáhlými následky. Výpravčí z PO Ústí nad Labem Roman Janů pohotovým použitím příkazu Generální stop zabránil v dubnu srážce vlaků ve stanici Ústí nad Labem západ poté, co jeden z nich projel odjezdové návěstidlo v poloze zakazující jízdu. Správce tratí z TO Litoměřice Pavel Burgr v červnu pomohl se svou četou odstranit uvízlý automobil na přejezdu mezi Polepy a Litoměřicemi.

Ocenění se dočkali i výpravčí Ján Labanc a dozorkyně výhybek Renáta Hochmannová, kteří v březnu v obvodu plzeňského hlavního nádraží zjistili poruchu trakčního vedení a zabránili vjezdu osobního vlaku do místa poruchy. Zabránili tak mimořádné události s hrozičím značným škodou. Výpravčí stanice Mariánské Lázně Radek Bárta zjistil v červenci zdravotní kolaps vlakvedoucího ČD, poskytl mu první pomoc a přivolal záchranou službu. Signalista ze Mstětice František František Javůrek si v srpnu svědomitým výkonem činnosti zachránil život, když stačil reagovat na ujeté vozy z vlečky, které zdemolovaly jeho pracoviště.

Výpravčí stanice Frýdlant nad Ostravicí Bohumila Gavlasová v květnu zpozorovala projekt cestového návěstidla osobním vlakem a zabránila srážce s protijedoucím vlakem ve spolupráci se zaměstnancem SSZT a s využitím tlačítka Generální stop. Výpravčí Radek Veverka pomohl v říjnu minulého roku muži ve stanici Velká Bystřice, kterému díky rychlé reakci a poskytnutí první pomoci do přjezdu sanitky zachránil život. Stejně se zachoval i výpravčí Ondřej Holeček při podobné situaci v dubnu v Chrastavě na Liberecku. Ve stanici Týniště nad Orlicí zamezil výpravčí Otto Strnad v lednu ujetí osobního vlaku, který projel odjezdové návěstidlo zakazující jízdu, do otevřeného přejezdu. Odvrátil tak hrozbu srážky vlaku s autem.

Všem oceněným patří velké poděkování.

# Příhraniční skalní města plná překvapení

Ne nadarmo se říká, že pod sluncem je největší tma. Dvojnásob to platí o turisticky významných lokalitách situovaných nedaleko za našimi hranicemi. Využívám ideálního počasí, nasedám do vlaku a vydávám se za jedinečným souzněním přírody, historie a techniky k saským sousedům.

TEXT | Jaroslav Cetkovský

Už od malička mě fascinují zvláštní přírodní úkazy. K těm řadím také existenci širokého spektra skalních útvarů. Po tom, co jsem probádal většinu takových lokalit na našem území, navštěvuji na samém sklonku léta Národní park Saské Švýcarsko. To spolu s Českým Švýcarskem formuje proslulou oblast Labských pískovců. A jak se do názvu česko-německého geografického celku dostala třetí země? Kvůli podobnosti s její přírodou, několikrát tak úžasně vyobrazenou švýcarskými akademickými malíři.

## NEVŠEDNÍ TRAMVAJOVOU LINKOU K VODOPÁDU

Jednou ze vstupních bran do národního parku je lázeňské městečko Bad Schandau. Autobus náhradní přepravy nás dováží na pravý břeh Labe, odpadá tak nutnost využít přívoz od vlaku. Spolu s davy turistů nejprve obdivuji probouzející se centrum města, pak nasedám na tramvaj. Ano, po Labských pískovcích vozí turisty tramvaj. A ne obyčejná! Na trati, kroutící se v kouzelném údolí říčky Křinice, jezdí udržované vozy německé poválečné výroby. Tramvaj, která je v provozu celoročně, vás doveze až k malému Lichtenhainskému vodopádu, u kterého můžete přemýšlet nad smysluplností uměle vytvořeného vodního díla.

Dál vyrazím po svých. Nejprve mířím ke druhé největší skalní bráně Labských pískovců po naší Pravčické, Kuhstallu, nebo chcete-li česky Kravínu. Pak pokračuji přes Neumannův mlýn na vrchol Winterstein, na kterém kdysi stálo hradní sídlo. Z něj se za exkluzivního počasí kochám úchvatnými výhledy na okolní pískovcové masívy. Hlavním cílem je však Grosser Winterberg, nejvyšší bod Saského Švýcarska. Po jednom vrcholovém pivu se pak skrz několik soutěsek vracím zpět do Bad Schandau, kde se ještě podívají nad dalším technickým unikátem – secesním, více než sto let starým výtahem na vyhlídkovou plošinu.

## NA IKONICKÝ MOST A STOLOVOU HORU S NEDOBYTNOU PEVNOSTÍ

Druhý den mám v plánu zdolat dvě velké turistické atrakce s výhledem na Labe. K první z nich, skalnímu mostu Bastei, si vybírám nenáročnou trasu ze Stadt Wehlenu. Zprvu potkávám hrstku turistů, jakmile však narazím na parkoviště, stávám se pouhou jehlou v kupce sena. Na samotném mostě, plošně umožňující přechod přes několik skal, to pak vypadá jako na tom Karlově v dobách nedávných. Aby se člověk dostal aspoň na chvíli k vyhlídce, musí doslova počítat s několika



Nezaměnitelné výhledy na Labe z pevnosti Königstein



Turisty okupovaný most Bastei

lokty mezi žebry. V přílehlém Neurathenu, bývalém největším skalním hradu Saského Švýcarska, si však můžete připlatit pár euro a hlítat zdejší scenerie mnohem komfortněji.

Protože sil už značně ubývá, dál se přesunuji za pomoci přívozu a vlaku. Pak už ale zase stoupám z Königsteinu ke stejnojmenné stolové hoře s tvrzí. Ta se řadí k nejrozsáhlejšímu horským pevnostním komplexům v Evropě vůbec, navíc nikdy nebyla dobyta nepřáteli. Další zajímavostí je studna s hloubkou 152,5 metru. Takovou nemá žádná podobná studna v Sasku, v celém Německu je druhá nejlubší. Její historie je názorně představena v interaktivním Studničním domě. Své pohledy pak upínám na vinoucí se Labe, na které se nabalují louky pod dohledem okolních masívů.

## PLNOU PAROU VPŘED KE KRÁLOVSKÉMU LETNÍMU SÍDLU

Uprostřed pravého podzimu se rozhoduji pro další nedaleké skalní dobrodružství. Tentokrát směřuji do oblasti Horní Lužice, konkrétně do Žitavských hor. Za pozornost stojí už samotné město Žitava, centrum oblasti.



Zřícenina středověkého klášterního hradu Ojvín dominuje Žitavským horám

Nejvíce mě upoutává zdejší osmipatrová budova s knihovnou, původně solnice s konírnou, nebo kreativně vyzdobené domy v Zelené ulici. Do hor směřuji opět po kolejích a opět po unikátních. Žitavská úzkokolejka je malý systém drah vedoucí do dvou podskalních konečných. Celoroční bohatý provoz je zajišťován výhradně parními lokomotivami, ve vybraných vlacích je řazen také bufetový vůz.

Za dopolední mlhy vystupují v malebné zastávce s krkolomným názvem Teufelsmühle. Trochu mě zamrazí, když mi překladáč prozradí, že se jedná o Ďáblův mlýn. Zastrážit se nenechám a pokračuji pěšky přes skaliska v okolí kopce Töpfer, česky zvučněji Hrnčíře, k největšímu lákadlu hor. Tím je bývalý skalní hrad s klášterem, Ojvín. Proplétání se ruinami se zachovalými průčelími je stejně jako pohled na okolní pískovcové struktury působivé, možná právě proto si tady nechal Karel IV. zbudovat své rekreační sídlo. Návštěvu obou popisovaných skalních měst doporučuji vzhledem k různým náročnostem tras všem! Fanouškům železnice pak spolková země Sasko nabízí další turistické dráhy plné zážitků.

## TIP NA LEVNĚJŠÍ CESTOVÁNÍ

Pokud se chystáte do saského příhraničí za kulturou, do přírody nebo na nákupy a dáte přednost veřejné dopravě, zajímavými alternativami mohou být zvýhodněné jízdenky. Integrovaná jízdenka Labe-Elbe umožňuje využít rozsáhlou síť vlakových a autobusových linek i přívozu v rámci Ústeckého kraje a Dopravního svazu Horní Polabí. Kromě Saského Švýcarska se tak můžete levně vydat třeba i do Drážďan. Do oblasti Horní Lužice můžete cestovat s nabídkou EURO-NISA-TICKET. Ta platí ve veřejné hromadné dopravě na území Libereckého kraje a v rámci EUROREGIONU NISA. Obě jízdenky jsou jednodenní, zakoupit je lze pouze v den jízdy. Přesný rozsah a podmínky užití, stejně jako ceník lze dohledat na internetu po zadání názvu produktu do vyhledávače.

## ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP



Vážené klienti,

postupně zveřejňujeme nabídku Dovolená 2021. Bohužel zatím nemáme podklady od letecké společnosti a neznáme přesné letové dny. Proto mnoho leteckých zájezdů v nabídce stále chybí. Plánujeme nabídnout stejné destinace jako letos a některé ještě rozšířit.

Pokud vlastníte Lex Voucher, je jeho čerpání možné až do konce srpna 2021. Dotace máte již přidělené, a budou tedy převedeny na nový zájezd.

V případě čerpání dotací na rok 2021 je nutné vyčkat s objednávkou na schválení pravidel čerpání. Ale rezervaci si můžete udělat již nyní.

Přejeme klidný adventní čas.



## OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

### Audit dopravců

Během letošních letních dní se událo několik mimořádných událostí s velkým dopadem na bezpečnost a plynulost drážního provozu. Nejen těmito otázkami souvisejícími s danými událostmi se zabývá bezpečnostní komise při Ministerstvu dopavy, jejímž jsme členem. Jedním z mnoha prvků bylo uskutečnění důsledného preventivního dozoru Drážního úřadu na plnění požadavků na systém zajišťování bezpečnosti se zaměřením na provozní zaměstnance, zejména pak strojvedoucí. „Výsledky auditu neprokázaly žádná systémová pochybení, zaznamenali jsme pouze drobné administrativní nedostatky, které ovšem neměly vliv na bezpečnost drážního provozu,“ uvedl k auditu ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář.

### Soutěž o kalendář

V rámci kampaně Na dráze bezpečně můžete v předvánoční soutěži získat unikátní nástěnný kalendář na rok 2021 s kresbami známého kreslíře Petra Urbana. Dvanáct situací zobrazuje nebezpečí na dráze či v jejím okolí, které hrozí, pokud někdo nerespektuje zákazy a doporučení. Soutěž bude probíhat na Facebooku Drážního úřadu, doporučujeme sledovat [www.facebook.com/drazni.urad](http://www.facebook.com/drazni.urad), případně web úřadu [www.ducr.cz](http://www.ducr.cz), kde najdete veškeré potřebné informace k účasti v soutěži.



Křinická tramvaj nezapře svůj historický vzhled.